Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/11318

03. 08. 98

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Rezzo Schlauch, Angelika Beer, Winfried Nachtwei und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN — Drucksache 13/10986 —

Tiefflugunfall im Eyachtal

Am 4. August 1997 durchschnitt ein Flugzeug der Bundeswehr bei einer Tiefflugübung eine 110 000 Volt-Leitung über dem Eyachtal bei Neuenbürg (Baden-Württemberg).

1. Wie konnte es zu dem Unfall kommen?

Der General Flugsicherheit in der Bundeswehr hat den Flugunfall untersucht und am 26. Juni 1998 seinen Abschlußbericht vorgelegt. Zweck der Untersuchung war es, die Unfallursache zu ermitteln (Die Klärung der Schuldfrage ist nicht Aufgabe der Unfalluntersuchung.).

Aus der Analyse des Unfallgeschehens leitet der General Flugsicherheit in der Bundeswehr in chronologischer Abfolge

— den Verzicht auf eine Kennzeichnung der Hochspannungsleitung als Luftfahrthindernis,

— die nicht konsequente zeitliche Verfolgung der Baumaßnahme im Eyachtal, die eine Veröffentlichung als Luftfahrthindernis verzögerte, sowie

— das Nichterkennen der Hochspannungsleitung gegen den bewaldeten Hintergrund durch die Besatzung

als Unfallursachen ab.

2. Welche Tiefflughöhe gilt für das Eyachtal, und in welcher Höhe befand sich die durchgetrennte Hochspannungsleitung?

Die grundsätzliche Mindestflughöhe für Tiefflüge beträgt 1 000 Fuß (ca. 300 Meter) über Grund; in Ausnahmefällen im Rahmen

---

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Verteidigung vom 31. Juli 1998 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

eines festgelegten und begrenzten Kontingents von 1 600 Stunden jährlich für Krisenreaktionskräfte, NATO-Übungen, Tactical Leadership Program und technische Flüge 500 Fuß (ca. 150 Meter) über Grund. Das gilt auch für die Region um das Eyachtal. Die Hochspannungsleitung wurde in einer Höhe von 550 Fuß (ca. 170 Meter) über Grund durchtrennt.

3. Wie viele Flugzeuge waren an der Flugübung beteiligt, und welche Strecken- bzw. Ausbildungsplanung lag dem Flug zugrunde?

Der Flug wurde von einem einzelnen PA-200 TORNADO auf der Grundlage des Taktischen Ausbildungsprogrammes des Luftwaffenführungskommandos durchgeführt. Die Besatzung hatte den Auftrag, Tiefflug in 500 Fuß (ca. 150 Meter) bzw. 1 000 Fuß (ca. 300 Meter) über Grund durchzuführen. Die Streckenplanung wurde von der Besatzung auf der dafür vorgesehenen Karte durchgeführt.

4. Wie häufig kommt es vor, daß Tiefflieger über dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland Hochspannungsleitungen oder ähnliche Seile oder Leitungen durchtrennen?

Für den Zeitraum 1961 bis 1998 sind im Zusammenhang mit Einflügen in Hochspannungsleitungen, einschließlich Freileitungen und Telefonleitungen, insgesamt 77 Fälle (71 Hubschrauber und sechs strahlgetriebene Kampfflugzeuge) gemeldet worden, die nach den Richtlinien der ZDv 19/6 (Die Behandlung von Unfällen und Zwischenfällen mit Luftfahrzeugen und Flugkörpern der Bundeswehr) je nach Grad der Beschädigung als Unfall bzw. Zwischenfall eingestuft wurden. Der Unfall mit PA-200 TORNADO am 4. August 1997 ist darin enthalten.

5. Merkt ein Pilot bei der hohen Geschwindigkeit eines Düsen-Jet eine solche Kollision?

Abhängig von der geflogenen Geschwindigkeit des Luftfahrzeuges, der Beschaffenheit des jeweiligen Kabels, der Flugsituation, dem Flugmanöver und den strukturellen Berührungspunkten zwischen Luftfahrzeug und Kabel ist es vorstellbar, daß eine Kollision von der Besatzung unbemerkt bleibt und erst durch Folgeschäden festgestellt wird.

6. Ist der Verlauf von Hochspannungsleitungen oder vergleichbaren Hindernissen den Piloten der Bundeswehr bekannt?

In den militärischen Tiefflugkarten sind Hochspannungsleitungen ab 110 KV und allgemeine Luftfahrthindernisse ab 200 Fuß über Grund (ca. 60 Meter) grundsätzlich dargestellt und damit den Luftfahrzeugbesatzungen bekannt.

7. Sind solche Leitungen in Flugplänen und Routen verzeichnet?

Siehe Antwort zu Frage 6.

8. Sind Hochspannungsleitungen per Augenschein oder mit Hilfe elektronischer Geräte während des Fluges zu bemerken?

Hochspannungsleitungen können je nach Tageszeit, Lichteinfall, Markierungen, Beleuchtung, Infrarot- oder Radarwellenausbreitung grundsätzlich erkannt werden.

9. Wie ist die lange Bearbeitungszeit des Bundesluftwaffenamtes für den Unfallbericht zu begründen bzw. zu rechtfertigen?

Die fundierte und detaillierte Untersuchung eines Flugunfalles durch den General Flugsicherheit in der Bundeswehr ist abhängig von der Ermittlung aller zu betrachtenden und zu bewertenden Faktoren. Daher kann der Abschluß einer Flugunfalluntersuchung einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen.

10. Wann wird der Unfallbericht des Bundesluftwaffenamtes vorgelegt werden?

Der Abschlußbericht des General Flugsicherheit in der Bundeswehr vom 26. Juni 1998 zum Flugunfall mit PA-200 TORNADO ist am 13. Juli 1998 bei dem zuständigen Referat im Bundesministerium der Verteidigung eingegangen. Der Bericht wird zur Zeit im Bundesministerium der Verteidigung ausgewertet.

11. Auf Grund welcher „neuer Einzelheiten", die der Luftwaffensprecher laut Pforzheimer Kurier vom 8. April 1998 anführt, mußte der schon fertige Unfallbericht des Bundesluftwaffenamtes überarbeitet und der „Fall völlig neu" aufgerollt werden?

In einer Stellungnahme zu dem Artikel im Pforzheimer Kurier vom 8. April 1998 erklärte der Leiter des Presse- und Informationszentrums der Luftwaffe beim Luftwaffenführungskommando in Köln-Wahn, daß er dem Journalisten unter anderem erklärt habe, daß Flugunfalluntersuchungen sehr zeitaufwendig seien, allen Erkenntnissen/Hinweisen nachgegangen werde und Einzel- oder Zwischenergebnisse nicht veröffentlicht würden. Er räumt ein, auf Nachfrage des Journalisten möglicherweise erklärt zu haben, daß, wenn sich zum Beispiel im Rahmen von Flugunfalluntersuchungen neue Einzelheiten ergäben, die bisher nicht bekannt gewesen seien, man diesen natürlich nachgehen müsse. Mit Sicherheit habe er die ihm zugeschriebene Aussage, der Fall müsse völlig neu aufgerollt werden, nicht abgegeben.

12. Plant die Bundeswehr rechtliche Schritte gegen die Energieversorgung Schwaben (EVS), die nach Darstellung eines Oberstleutnants des Bundesluftwaffenamtes Porz-Wahn gegenüber dem Pforzheimer Kurier (29. August 1997) möglicherweise versäumt hat, die Leitung kartieren zu lassen?

Nein.

13. Warum waren die Leitungen nicht durch Warnkugeln oder anders optisch gekennzeichnet?

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens der betreffenden Hochspannungsleitung verzichtete das Luftwaffenamt, Abteilung Flugbetrieb in der Bundeswehr, gegenüber der Wehrbereichsverwaltung V in Stuttgart als der zuständigen militärischen Luftfahrtbehörde auf eine Forderung nach Kennzeichnung der Hochspannungsleitung als Luftfahrthindernis. Daraufhin teilte die Wehrbereichsverwaltung V mit Schreiben vom 26. Juli 1990 dem Regierungspräsidium Karlsruhe mit, daß eine Hinderniskennzeichnung in dem fraglichen Bereich nicht erforderlich sei.

14. Hat die Bundeswehr Schadenersatzforderungen der EVS beglichen, oder wird sie solche begleichen?

Die Energieversorgung Schwaben (EVS) hat eine Schadensersatzforderung in Höhe von 241 516,54 DM geltend gemacht. Auf diese Forderung hat die Wehrbereichsverwaltung V bereits im Frühjahr 1998 ohne Anerkennung einer Rechtspflicht unter dem Vorbehalt der Rückzahlung 100 000 DM geleistet. Die Höhe der Schadensersatzforderung wurde zwischenzeitlich durch die Landesvermögensverwaltung bei der Oberfinanzdirektion Karlsruhe abschließend geprüft. Bis auf einen noch strittigen Betrag in Höhe von ca. 5 500 DM wurde die Auszahlung der Restsumme an die EVS veranlaßt.

15. Wie hoch ist die Schadenersatzforderung der EVS an die Bundeswehr?

Siehe Antwort zu Frage 14.

16. Ist bei der Kollision das Tornado-Kampfflugzeug beschädigt worden, und wenn ja, wie?

Das Luftfahrzeug wurde bei der Kollision beschädigt. Im einzelnen wurden Beschädigungen an der Luftfahrzeugzelle (linker vorderer Lufteinlauf, linke vordere und hintere innere Beplankung der Zusatzklappe, linker Lufteinlaufring, linker Festflügel und Taileron, linkes Schubumkehrverkleidungsblech, linke Triebwerksaufhängung, linkes Triebwerkanbaugerätegehäuse), am linken Triebwerk

und am linken Kraftstoffzusatzbehälter sowie das Fehlen der linken hinteren Triebwerkraumklappe festgestellt.

17. Welche Kosten hat die Behebung des Schadens am Kampfflugzeug verursacht?

Das Luftfahrzeug wurde durch die Fa. DASA instand gesetzt. Die Kosten einschließlich Ersatzteile beliefen sich auf 1,03 Mio. DM.

18. Wie hat die Flugzeugbesatzung die Kollision mit der Hochspannungsleitung im Eyachtal überstanden?

Die Lutfahrzeugbesatzung blieb bei dem Unfall unverletzt.

19. Ist das Flugzeug seit dem Unfall noch einmal eingesetzt worden?

Der erneute Einsatz des Luftfahrzeuges im Flugbetrieb beim JaboG 34 „A" erfolgte ab dem 4. Mai 1998.

20. Welche Flugerfahrung hatte die Besatzung der Unfallmaschine, und inwieweit liegt dem Unfall ein Fehlverhalten der Tornado-Besatzung zugrunde?

Der Luftfahrzeugführer hatte eine Gesamtflugzeit Bundeswehr von ca. 1 800 Flugstunden und der Waffensystemoffizier eine Gesamtflugzeit von ca. 1 100 Flugstunden. Beide Besatzungsmitglieder sind als erfahren zu betrachten. Ein Fehlverhalten der Besatzung ist bei dem Flugunfall vom 4. August 1997 gemäß Abschlußbericht General Flugsicherheit in der Bundeswehr nicht festzustellen.

21. Wie viele Flugstunden ist die Tornadobesatzung seit der Kollision im Eyachtal inzwischen wieder geflogen?

Der Luftfahrzeugführer hat seit dem 4. August 1997 insgesamt 298 : 15 Stunden geflogen, der Waffensystemoffizier 93:50 Stunden (Stand: 21. Juli 1998).

22. Gehört das Unterfliegen von Hochspannungsleitungen, Brücken, Seilbahnen oder ähnlichen Einrichtungen unter Piloten der Luftwaffe bzw. der Alliierten zu den besonderen fliegerischen Herausforderungen, und welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung ggf. über solche Tiefstflugpraktiken in Deutschland?

Nein. In der Flugbetriebsordnung für die Bundeswehr (ZDv 19/2) ist festgelegt, daß Brücken und ähnliche Bauten sowie Freileitungen und Antennen mit Flugzeugen nicht unterflogen wer-

den dürfen. Für Hubschrauber ist das Unterfliegen von Freileitungen und Brücken bei Einsatz- und taktischen Ausbildungs- und Übungsflügen in eng umgrenzten Ausnahmefällen zulässig. Diesen Bestimmungen unterliegen auch die im deutschen Luftraum übenden alliierten Luftstreitkräfte.

23. Ist das Eyachtal weiterhin Tiefflugübungsgebiet?

Das Eyachtal und Umgebung gehören, wie nahezu das gesamte Gebiet der Bundesrepublik Deutschland zu den Regionen, in denen militärischer Tiefflug grundsätzlich in einer Höhe oberhalb 1 000 Fuß (ca. 300 Meter) über Grund, in Ausnahmefällen im Rahmen eines festgelegten und begrenzten Kontingents von 1 600 Stunden jährlich für Krisenreaktionskräfte, NATO-Übungen, Tactical Leadership Program und technische Flüge oberhalb 500 Fuß (ca. 150 Meter) über Grund, geübt wird. Das Überfliegen der betroffenen Freileitung unterhalb von 1 000 Fuß (ca. 300 Meter) über Grund im Durchmesser von 3 Nautischen Meilen (ca. 5,5 Kilometern) ist seit dem 18. August 1997 verboten. Darüber hinaus wurde die betroffene Freileitung in die gültigen Tiefflugkarten eingezeichnet.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333